PROJET

DE

CHEMIN DE FER DE BISKRA A OUARGLA

RAPPORT

PRÉSENTÉ A LA COMMISSION D'ENQUÊTE

par

M. E. BROUSSAIS

Président

ALGER
IMPRIMERIE L. REMORDET & Cie
Rues de la Casba, 4, et Charles-Quint, 5

1893

385.65
B79p

COMPOSITION

DE LA

COMMISSION D'ENQUÊTE D'ALGER

Président :

M. BROUSSAIS

Vice-Président du Conseil Général d'Alger.

Secrétaire :

M. ALLAN

Conseiller Général.

Membres :

MM.

GROS (✻), Président de la Commission départementale.

SAMARY (❦), Conseiller Général.

DELAMARE, Conseiller Général.

TINÉ, Président du Tribunal de Commerce.

Joseph WAROT (✻), Président de la Chambre de Commerce.

MM.

H. TARRY (✻), Propriétaire à Ouargla.

Léon CAZELLES, Adjoint au Maire de Djelfa.

FLOROS, Négociant à Djelfa.

Mohamed ben Diff (✻), Agha du Cercle de Bou-Saâda.

Mohamed ben Belkassem (✻, ✻), Caïd des Caïds d'Ouargla.

Salah ben El Hadj Abderrahman, Président de la Djemaâ de Mélika au Mzab.

Membres au titre consultatif :

M. POUYANNE (✻), Ingénieur en chef des Mines.

M. MEUNIER (✻), Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées

M. GODARD (✻)

Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

Secrétaire-Adjoint :

M. A. CARBON (❦)

Secrétaire-Rédacteur du Conseil Général d'Alger.

54061

Digitized by the Internet Archive
in 2017 with funding from
University of Illinois Urbana-Champaign Alternates

https://archive.org/details/projetdecheminde00brou

INTRODUCTION

Les Commissions d'enquête de Constantine et d'Alger ont terminé leurs travaux, la première par un avis favorable, la seconde par un rapport motivé qui suit ces quelques lignes d'entrée en matière.

La situation devient grave, car le Gouvernement et les Chambres ne tarderont pas à se prononcer sur la concession de la voie ferrée projetée de Biskra à Ouargla.

La ligne enquêtée est déjà considérée par ses promoteurs comme l'*amorce* du *Transsaharien,* de cette artère géante qui doit un jour mettre toute l'Afrique à quelques heures de l'Europe.

En attendant, le railway du Sud constantinois va desservir la partie méridionale de notre province centrale. Si le chemin de fer de Laghouat et du Mzab n'est pas construit simultanément, Constantine d'un côté, Oran de l'autre, achèveront d'enlever à Alger tout le commerce des Hauts-Plateaux et du Sahara.

La capitale de l'Algérie perdra même l'espoir d'être un jour la tête de ligne principale de la grande voie de pénétration africaine. D'autres, plus actifs ou mieux défendus, auront ainsi conquis la place économique de premier ordre que nous tenons et que nous allons peut-être laisser échapper.

L'écrasante infériorité de notre malheureux département d'Alger, dont les routes nationales et les ports sont inachevés, dont le réseau des chemins de fer est à

peine ébauché, a provoqué les inquiétudes non seulement de la Commission d'enquête, mais aussi des principaux corps élus d'Alger. Ces Assemblées se sont vivement émues ; elles ont pris des délibérations énergiques et réclament à l'Etat un plus équitable concours.

Ce n'est pas encore assez. A ces cris d'alarme, il faudrait un écho puissant dans l'opinion publique. Tous, agriculteurs, commerçants, industriels devraient s'unir et demander pour le département d'Alger, ce qui a été si généreusement accordé à ses voisins de l'Ouest et de l'Est :

Des ports bien outillés,
Des barrages en activité,
Une voie de pénétration vers le Sud,
L'achèvement de nos routes nationales,
Le complément de nos chemins de fer d'Etat.

Si Alger ne secoue pas son inexplicable inertie, le commerce africain lui préférera Oran, Philippeville ou Bône ; le commerce maritime l'abandonnera pour Bizerte et Tunis.

E. BROUSSAIS.

RAPPORT

PRÉSENTÉ, AU NOM DE LA SOUS-COMMISSION,

PAR

M E. BROUSSAIS, Président.

EXPOSÉ

Attributions de la Commission d'Enquête

« Entrant dans l'esprit des lois anglaises et américaines qui subordonnent les grandes entreprises de travaux publics à une enquête où sont entendus tous les intéressés qui le désirent et au cours de laquelle peuvent être défendus tous les intérêts, tant généraux que particuliers, la législation française a posé les mêmes principes dans les ordonnances du 18 février 1834 et du 15 février 1835, ainsi que dans la loi du 3 mai 1841.

« Cette enquête porte régulièrement sur un avant-projet des travaux à exécuter, lequel doit contenir ou auquel sont joints tous les documents, toutes les indications qui peuvent en faire apprécier d'avance la situation, le plan, le mode d'exécution, les avantages, les dépenses, enfin les moyens par lesquels il doit être pourvu à ces dernières.

» Pour résumer l'enquête et l'apprécier, il est formé au chef-lieu de chacun des départements intéressés, c'est-à-dire des départements que la ligne des travaux devra traverser, une commission dont les membres sont pris parmi les principaux propriétaires de terres, de bois, de mines, les négociants, les armateurs et les chefs d'établissements industriels du département. Cette commission, sa composition l'indique clairement, doit se préoccuper avant tout des intérêts matériels de

l'agriculture, du commerce et de l'industrie du département touché par l'entreprise projetée.

» En un mot, les dires de l'enquête et l'avis de la Commission font connaître si les intéressés du département considèrent que l'entreprise enquêtée est d'utilité publique. C'est cette utilité seule qui peut justifier l'expropriation ou la concession des terrains nécessaires, comme aussi les dépenses ou les garanties d'intérêt que l'Etat pourrait consacrer directement ou indirectement à la construction ou à l'exploitation de la voie ferrée projetée.

» Nous avons donc à examiner toutes ces questions qui se rattachent à la possibilité et à l'utilité de la ligne enquêtée, sauf ensuite à limiter notre avis à la consultation qui nous est officiellement demandée, tout en regrettant qu'aucun des documents complémentaires que l'usage met traditionnellement aux dossiers des enquêtes n'aient été soumis aux intéressés.

Exposé de la Question

» La Société d'Etudes qui s'est constituée pour la création — conformément au projet de l'ingénieur Georges Rolland — d'une ligne de chemin de fer de Biskra à Ouargla, a placé à sa tête : MM. Tharel, président de la Société industrielle et commerciale de Paris, fondateur des Syndicats commerciaux du Haut Laos, du Rio-Benito et du Soudan Français ; Dukers, président de la Chambre de Commerce de Constantine, et Edouard Blanc, chargé des questions agricoles.

» Cette dernière indication ne peut surprendre que si on ignore que le projet Rolland présente une particularité qui, en France au moins, est une innovation dans l'établissement des voies ferrées.

Combinaison proposée

» Cette innovation consiste à souder étroitement à l'entreprise de transport par chemin de fer une vaste entreprise de colonisation agricole, dans l'immense plaine qui se déroule au pied des montagnes de l'Aurès, non loin de Biskra, et qui ne s'arrête qu'à la rive septentrionale du Chott Melrir.

» La plaine, que sillonnent une infinité de cours d'eau descendant des montagnes, est formée, dit-on, dans certaines parties très étendues, d'une terre végétale dont la fertilité serait extraordinaire : ainsi la région d'El-Fayd serait couverte d'un limon de 8 à 10 mètres, lequel a rapporté en blé, paraît-il, jusqu'à 70 pour 1. C'était jadis, disent les auteurs du projet, avec la Sicile et l'Egypte, l'un des trois greniers de Rome sous les Césars. Aujourd'hui c'est le désert parcouru par les nomades du cercle de Biskra.

» Pour ressusciter la richesse agricole de cette région abandonnée, il suffirait, affirme-t-on, de rétablir les barrages, à l'exemple des colons romains ; de capter les eaux courantes qui vont se perdre dans le sable ou dans les chotts et d'organiser méthodiquement les irrigations, tout comme on le fait dans la Vallée du Nil ou dans la Huerta du royaume de Valence.

» Avec ces travaux, les auteurs du projet prétendent que le Fayd deviendrait rapidement un centre de production de céréales pouvant rivaliser avec ceux de l'Inde Anglaise, des États-Unis d'Amérique ou de la Russie Méridionale.

» La réclame est allée jusqu'à dire :

« Nous avons là, sans nous en douter, à deux jours « de Marseille, nos « Terres Noires » plus riches en « humus que celles de l'Ukraine. Leur produit suffirait « à nourrir l'Algérie toute entière, ainsi que le Maroc « et la Tripolitaine. »

» Pour le moment ces fameuses « Terres Noires » ne peuvent même pas fournir les céréales que les tribus éparses de la région vont chercher à Batna ou à Tébessa. Quelles espérances peut-on fonder aussi sur la culture du coton, dont tous les essais ont été peu réussis dans le Sahara Algérien ? Cela n'empêche pas la Société d'Études d'annoncer la certitude absolue du succès pour cette culture et pour l'élevage du cheval, du mouton et de l'autruche.

» Quoiqu'il en soit, le produit du rendement de ces terres d'alluvion aménagées et cultivées par la Compagnie du chemin de fer de Biskra à Ouargla, doit assurer celle-ci, dans la pensée des auteurs du projet, contre l'aléa de l'exploitation de la ligne, donc le trafic pendant la période des débuts, ne serait pas, de leur

propre avis, suffisant pour couvrir les dépenses. Ils entendent exploiter la ligne future à leurs risques et périls, en s'abstenant de faire appel à la subvention de l'Etat, très chargée déjà par la garantie d'intérêt octroyée aux autres compagnies algériennes.

» Dans l'espèce, au lieu de faire intervenir la garantie d'intérêt, ce serait sur les bénéfices de l'entreprise agricole annexée à celle des transports, qu'on prélèverait la somme nécessaire pour combler le déficit éventuel des recettes du chemin de fer, jusqu'au jour où le trafic aurait atteint le développement normal.

Subvention de l'Etat sous forme de concession territoriale et de garantie d'intérêt du capital de premier établissement.

» Mais si la subvention de l'Etat n'intervient, dans cette combinaison, que sous forme d'une concession territoriale de 100,000 hectares dont 20,000 irrigables, pour la garantie des insuffisances de recettes d'exploitation, elle n'en subsistera pas moins comme surcharge budgétaire nouvelle et annuelle, sous forme de garantie pécuniaire et directe au taux de 4 0/0 du capital de premier établissement évalué à 24,730,000 francs par les auteurs du projet. Cette annuité de 989,200 francs viendra encore grossir le total de 17,200,000 francs, somme actuellement dépensée pour l'ensemble des chemins de fer algériens et tunisiens. Nous examinerons plus loin si cette nouvelle charge correspond à une utilité algérienne et française qui la justifie et si, avant de lancer à grands frais la voie de pénétration orientale dans le Sud, il ne serait pas plus sage de combler les lacunes principales existant encore dans le système de nos voies de pénétration.

ENQUÊTE

Avis du Conseil général des Ponts et Chaussées et Décision ministérielle

» Le 12 décembre 1892, en conformité de l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées, M. le Ministre des Travaux publics a prescrit de soumettre à l'enquête administrative, préalable à la déclaration d'utilité publique, « l'avant-projet de la voie ferrée de Biskra à » Ouargla présenté par la *Société d'Études pour la* » *construction d'une voie ferrée de Biskra à Ouar-* » *gla et prolongement.* »

Double Enquête à Constantine et à Alger

» En conséquence de cette décision ministérielle, le Préfet de Constantine et les Généraux commandant les Divisions de Constantine et d'Alger, remplissant les fonctions de préfets en territoire militaire, ont pris des arrêtés en vertu desquels l'enquête a été ouverte du 8 janvier au 8 février 1893.

Projet enquêté

» La première section Biskra à Touggourt comporte 210 kil. avec six gares intermédiaires. La seconde section, de Touggourt à Ouargla comporte 170 kil., avec cinq gares intermédiaires.

» Le tracé s'écarte notablement de la piste actuelle, sauf le long de la vallée de l'Oued Rirh ; les conditions de tracé, sauf dans les régions sablonneuses, sont assez favorables. De Biskra à Touggourt, les alignements droits forment les 9/10e du parcours total et le rayon minimun des courbes est de 1.000 mètres. De Touggourt à Ouargla, ce même minimum a été adopté, sauf un rayon de 500 mètres à l'entrée de l'oasis de Temacin. La déclivité maxima est de 0 m. 010 sur 3.900 mètres de la première section et de 0 m. 016 sur 11.000 mètres de la seconde.

» Les auteurs du projet prévoient une couche spéciale de ballast sur toute la longueur de la ligne.

» La voie adoptée est celle de 1 m. 055 de largeur entre les bords internes des champignons des rails.

Ces derniers seront à patin et du poids de 20 kilogrammes par mètre courant, reposant sur des traverses en acier qui pèsent 35 kilogrammes.

» Le capital de la ligne entière est évalué à 24.730.000 francs, soit à 65,000 francs par kilomètre.

» Les tarifs de grande vitesse pour voyageurs sont prévus à 0 fr. 12 par kilomètre en première classe, 0 fr. 08 en deuxième classe et 0 fr. 05 seulement en troisième classe. Les tarifs de petite vitesse pour marchandises varient de 0 fr. 24 à 0 fr. 10 par kilomètre, suivant les classes et les conditions de transports.

Conclusions des Auteurs du Projet

» Les auteurs du projet exposent ainsi les avantages d'une voie ferrée de Biskra-Ouargla :

« *Au point de vue politique*, extension considéra-
» ble vers l'intérieur de la sphère d'action directe de la
» France ; affirmation de la puissance française aux
» yeux des populations du Grand Sahara, relèvement du
» prestige du nom français devant tout l'islamisme
» africain.

» *Au point de vue stratégique*, faculté d'envoyer
» rapidement des troupes dans le Sud des provinces de
» Constantine et d'Alger ; facilité et bon marché rela-
» tifs du ravitaillement des postes éloignés, tels que
» El-Oued, Ouargla, El-Goléa, etc.

» *Au point de vue économique*, encouragement de
» l'industrie française en vue des progrès extérieurs et
» des plantations de palmiers-dattiers ; développement
» des relations commerciales avec l'Oued-R'Irh et le
» M'Zab ; ouverture, notamment à Ouargla, de grands
» marchés d'approvisionnements et de ravitaillements
» pour les populations sahariennes. »

» Ce n'est que sur l'utilité publique de la ligne ainsi présentée qu'a porté l'enquête qui peut être résumée de la manière suivante :

Enquête à Alger

» Pendant la durée de l'enquête ouverte à Alger, du 8 janvier au 8 février, 33 dires ont été transcrits ou enregistrés régulièrement sur le registre à ce destiné.

» Deux sont entièrement favorables, ils ont été formu-

lés assez succinctement par MM. de Polignac et Tarry. Ce dernier, après quelques observations de détail sur l'emplacement de la gare d'Ouargla, demande la construction immédiate non seulement de la ligne de Biskra à Ouargla, mais encore d'un prolongement jusqu'à Hassi-Djemel, dans la direction d'El-Goléa.

» Quatre sont favorables, mais sous diverses réserves d'ordre généralement technique dont quelques-unes sont d'une importance majeure pour l'exécution du projet enquêté. Le premier, de M. l'ingénieur Macler, s'oppose nettement à l'adoption de la voie de 1m,055. Il demande une voie normale et lourde, solidement établie et prolongement naturel de la voie large de Philippeville à Biskra. M. Rinn, ingénieur aussi, est du même avis. Il demande en outre que la plate-forme soit construite directement par l'Etat et à ses frais. Il repousse enfin toute garantie d'intérêt pour l'établissement et l'exploitation de la ligne, admettant seulement une subvention sous forme de concessions territoriales. M. Trémaux, conducteur principal des Ponts et Chaussées en retraite, réclame également la voie normale et, pour permettre à la future voie de pénétration d'Alger de se raccorder sans transbordement à Hassi Inifel, avec le prolongement éventuel de Ouargla à In-Salah, il demande que la ligne d'Alger à Laghouat soit exécutée à voie de 1m 44. Pour atteindre Alger, sans emprunter la voie étroite de Berrouaghia, cette voie ferrée n'aurait qu'à passer par le Col R'mel et l'Harrach, direction anciennement préconisée par M. Trémaux et qui n'a pas été adoptée, le passage par les gorges de la Chiffa lui ayant été préféré pour des raisons que nous n'avons pas à examiner aujourd'hui. Le quatrième dire émane de la Chambre syndicale des Entrepreneurs d'Alger qui émet un avis favorable, mais sous la réserve expresse que la voie normale sera adoptée pour la ligne enquêtée et que l'exécution de cette ligne ne pourra nuire en aucune manière à la construction et au développement du chemin de fer d'Alger à Laghouat.

» Vingt-deux dires subordonnent expressément leur avis favorable à la condition formelle que la Compagnie concessionnaire de la ligne de Biskra à Ouargla, sera mise dans l'obligation immédiate d'étudier et de construire une artère de relation qui, par le tracé le plus direct, relierait Ouargla en desservant le M'zab

Oriental (Guerrara), à un point convenablement choisi sur la ligne projetée Alger-Laghouat. Cette formule est due à l'initiative de M. Mario Vivarez, conseiller général et conseiller municipal d'Alger, qui dans son dire personnel préconise également l'exécution comme plateforme de chemin de fer de la route nationale d'Alger à Laghouat et d'un prolongement éventuel vers Ouargla. M. Vivarez a été suivi par M. Nibelle, représentant à Alger, d'une entreprise industrielle de Bougie, et qui a déposé un dire analogue contresigné par quarante-six autres négociants d'Alger. La même formule a été adoptée par les maires : d'Aïn-Taya, Bouïnan, Draria, Cherchell, Sidi-Moussa, Oued-Fodda, Courbet, et par les Administrateurs d'Aïn-Bessem et de Tablat. Elle a été également votée par les conseils municipaux d'El-Affroun, Ménerville, El-Achour, Courbet, Oued-el-Alleug, Saint-Eugène, Guyotville, Rebeval, Charon, Ténès, Castiglione. Il n'est que juste de remarquer que ces dires ont été sollicités par des circulaires de M. Vivarez contenant des avis imprimés que bon nombre de maires et de conseils municipaux se sont bornés à renvoyer avec leur approbation ou après les avoir recopiés. Ces dires sont généralement antérieurs à la discussion publique provoquée par la délibération du Conseil municipal d'Alger et au mouvement d'opinion qui ont abouti aux dires défavorables, ci-dessous analysés.

» Cinq dires sont défavorables. L'un, du Syndicat commercial d'Alger, émet un avis énergiquement défavorable à la ligne enquêtée et subsidiairement, au cas où l'exécution n'en pourrait être empêchée, subordonne formellement cette exécution à l'étude et à la construction simultanée d'une voie ferrée de raccordement avec Alger. Dans un autre dire, le capitaine d'état-major en retraite, Péchot, combat l'amorce d'une ligne transaharienne vers le Tchad, et demande l'exécution rapide et beaucoup plus facile d'une voie ferrée vers le coude du Niger. Imitant l'exemple des Américains et des Canadiens, nous relierions ainsi des possessions maritimes situées des deux côtés du continent africain, par un chemin de fer traversant le milieu de notre zone d'influence, assurant l'efficacité de notre domination, dirigée vers la région la plus populeuse et la plus riche du Soudan Occidental : le Mossi et le Tombo. Un troisième dire, celui de M. de Redon, a été repris

et développé par lui au Conseil municipal d'Alger, qui s'est prononcé aussi dans le même sens par sa délibération longuement et complètement motivée du 6 février 1893. Enfin, dans un cinquième dire, le maire de Médéa et son Conseil municipal se rallient à l'avis d'Alger.

» Étant donné l'importance toute particulière des intérêts de la ville et du port d'Alger, dans la question sur laquelle vous êtes appelés à donner votre avis, votre sous-Commission a pensé qu'il était indispensable de mentionner intégralement dans le rapport soumis à votre approbation, le dire formulé par le Conseil municipal d'Alger, sur la proposition de M. de Redon, à la suite d'une conférence à laquelle en outre des membres de la Commission des travaux de la ville, avaient été convoqués, MM. Broussais, Delamare, Jouyne et Samary, conseillers généraux du département d'Alger. Ce dire est ainsi conçu :

Dire de la Ville d'Alger

» De l'examen du dossier soumis à l'enquête publique nous n'avons à retenir que les conclusions très sommaires, formulées par l'auteur du projet.

» *Au point de vue politique*, dit-il, les avantages qu'offre le projet se résument ainsi :

« Extension considérable vers l'intérieur de la « sphère d'action directe de la France, affirmation de « la puissance française aux yeux des populations du « Grand Sahara, relèvement du prestige du nom fran- « çais devant tout l'islamisme africain. »

» Réponse.— L'Extrême-Sud de la province de Constantine, se composant exclusivement du Cercle de Biskra, est déjà relié à la côte par la seule voie de pénétration à *voie large* existant en Algérie (Philippeville-Biskra). C'est dire que le prestige et l'action militaire de la France, sont entièrement assurés dans cette région et que toute tentative insurrectionnelle pourrait y être immédiatement réprimée.

» Du côté de la Tunisie, l'action militaire est également assurée par la ligne de Tébessa. Du côté de la Tripolitaine, les dunes du grand Erg, opposent un obstacle infranchissable au passage d'une voie ferrée qui voudrait s'engager dans le Sahara.

» Biskra ne peut donc servir de point de départ à une ligne transsaharienne quelconque, même vers le Tchad!

» Pour trouver passage vers le cœur de l'Afrique, à travers le grand désert, les données géographiques actuelles n'indiquent que deux trouées, situées exactement au Sud du département et du port d'Alger.

» La première, dite de l'Ighargar, n'offre aucune ressource jusqu'au pays d'Aïr ; les renseignements les plus précis et les plus récents, semblent indiquer quelle est à peu près inutilisable et qu'on n'y rencontre ni oasis, ni population sédentaire.

» La seconde est au sud d'El-Goléa, et, soit par le Tadmait, soit par la vallée de Méguiden, desservirait la région touatienne, riche, commerçante et peuplée de 200,000 habitants.

» La voie ferrée qui suivrait cette direction pourrait ensuite être dirigée vers le Niger ou vers le Tchad, ou encore bifurquer dans les deux directions.

» Cette dernière trouée est du reste un prolongement direct de la route de pénétration *Alger-Laghouat-El-Goléa*, qui est la plus importante de l'Algérie et sur laquelle la construction d'une voie ferrée aurait alors véritablement pour conséquence : « l'extension consi-
« dérable vers l'intérieur de la sphère d'action directe
« de la France, l'affirmation de la puissance française
« aux yeux des populations du Sahara, le relèvement
« du prestige du nom français devant tout l'islamisme
« africain, » qui nous tient en échec depuis des années au Touat, au Gourara et au Tidikelt.

» Cela est si vrai, que quoique la voie ferrée de pénétration centrale ne soit encore qu'à Berrouaghia, les facilités naturelles et les nécessités de notre politique dans le Sud sont telles, que les postes avancés de la division d'Alger se sont échelonnés à *mille kilomètres* de la côte, jusqu'à Hassi-In-Ifel et que cette marche progressive en avant, atteindra peut-être l'hiver prochain, Hassi-el-Messegguem à 240 kilomètres plus au Sud !

» C'est donc vers cette direction, tout ouverte et déjà reconnue que l'*intérêt national* exige la construction immédiate du chemin de fer de Laghouat et du M'Zab, réclamée depuis si longtemps, et qui est indispensable pour soutenir l'action militaire et politique engagée au Sud d'El-Goléa, et dont le succès relierait définitivement à l'Algérie, c'est-à-dire à la France : le Sénégal, le Soudan et le cœur de l'Afrique.

» *Au point de vue stratégique*, l'auteur du projet dit que les avantages qu'il offre, se résument ainsi :

« Faculté d'envoyer rapidement des troupes dans le « Sud des provinces de Constantine et d'Alger ; faci- « lité et bon marché relatifs du ravitaillement des « postes éloignés, tels que : El-Oued, Ouargla, El- « Goléa. »

» Réponse : Nous avons vu que le Sud de la province de Constantine était déjà suffisamment desservi par le chemin de fer de Biskra, et qu'à ce point de vue particulier, le seul complément désirable, pourrait être un prolongement jusqu'à Tougourt.

» Quant au Sud de la division d'Alger, c'est-à-dire aux cercles de Djelfa, de Laghouat et de Ghardaïa, ils ne peuvent être utilement servis que par la ligne de pénétration partant d'Alger, qui serait à la fois la plus courte et la plus économique.

» Elle assurerait aussi le ravitaillement des postes éloignés comme Ouargla, El-Goléa, Hassi-In-Ifel, Hassi-In-Sokki et Hassi-el-Messegguem.

» Pour ces derniers postes, du reste, le prolongement de Tougourt à Ouargla, n'aurait aucune utilité.

» *Au point de vue économique* enfin, l'auteur du projet résume ainsi les avantages qu'il offre :

« Encouragement de l'initiative française en vue des « forages artésiens et des plantations de palmiers- « dattiers ; développement des relations commerciales « avec l'Oued-Rirh et le M'Zab ; ouverture, notam- « ment à Ouargla, de grands marchés d'approvisionne- « ments et de ravitaillement pour les populations « sahariennes. »

» Réponse.— L'encouragement de l'activité française en vue des forages artésiens et des plantations de palmiers dattiers, ne doit pas être spécial à la région de l'Oued-Rirh.

» Au Sud-Ouest d'El-Goléa, l'immense vallée de Méguiden, offre un champ autrement vaste à l'activité française.

» L'Oued-Rhir est déjà à portée du chemin de fer de Biskra qui s'arrête à quelques kilomètres, et dont le prolongement, d'une utilité essentiellement locale, peut certainement être poursuivi par les intéressés.

» Quant au M'Zab, c'est avec Laghouat et Alger d'une

part, et avec Ouargla d'autre part, que les relations existantes doivent être développées.

» Quant à croire que Ouargla est susceptible de devenir un grand marché d'approvisionnement et de ravitaillement pour les populations sahariennes, c'est là une pure illusion, car le grand marché du Sahara algérien, c'est le M'Zab, centre du cercle de Ghardaïa qui, avec les cercles de Laghouat et de Djelfa, constitue un groupe de population de 105,781 habitants.

» Les Mozabites ont eux-mêmes appelé notre occupation ; ils comptent parmi les plus utiles auxiliaires de notre domination ; il serait impolitique et injuste de déplacer, à leur préjudice, le centre du mouvement commercial du Sahara algérien !

» Il importe, au contraire, de relier au plus vite cette confédération active et industrieuse, au centre politique et économique de l'Algérie, c'est-à-dire à Alger !

» Le port d'Alger est le seul des grands établissements maritimes de l'Algérie qui ne soit relié par aucune voie ferrée, avec la région saharienne qui correspond à sa situation sur la côte.

» C'est d'Alger que peuvent et doivent partir : ordres, secours en hommes et en argent, rapidement expédiés par la Métropole avec laquelle, Alger, siège du Gouvernement, est en relations quotidiennes et directes.

» C'est, en un mot, la base naturelle et la plus large de notre action en Algérie et vers le Sahara.

» Laghouat est le centre stratégique de notre Sud, comme le M'Zab en est le centre commercial. C'est donc le chemin de fer qui doit relier ces deux points au port d'Alger, qui est actuellement de première urgence dans notre colonie algérienne. Son trafic est du reste assuré par la richesse en bétail des Hauts-Plateaux du département d'Alger, dont les produits ne trouvant pas d'écoulement facile vers le Nord, sont obligés de chercher des débouchés à l'Est et à l'Ouest, par les voies de pénétration des départements voisins.

» Avant de consacrer, en garanties d'intérêts et en subventions, des sommes considérables à des prolongements qui ne sont pas justifiés par un intérêt stratégique de premier ordre, comme ceux de Tlemcen à Lalla-Marnia et d'Aïn-Sefra à Djenien-bou-Rezg, l'Etat a le devoir de continuer, sans plus tarder, la ligne stratégique et économique par excellence de l'Algérie : celle d'Alger à Laghouat et au M'Zab.

Conclusions

» 1° La ville d'Alger ne méconnaît pas les *intérêts locaux* qui seraient sauvegardés dans le Sud de la province de Constantine, par l'ouverture d'une ligne ferrée économiquement établie, de « Biskra à Tougourt », mais elle comprend plus difficilement le but politique et militaire, au point de vue général, de l'extension de l'influence française dans ces régions, d'une ligne qui, au lieu de se diriger vers la Tripolitaine, serait poursuivie en s'infléchissant vers l'Ouest dans la direction de Ouargla, c'est-à-dire du Sud du département d'Alger.

» Ouargla, comme El-Goléa, du reste, dépend directement de Ghardaïa et du M'Zab, et le ravitaillement de ces deux postes doit être légitimement assuré par le commerce d'Alger, de même que le « port d'Alger » est le débouché naturel de leurs produits ;

» 2° Pour assurer ce résultat réclamé depuis de longues années par l'opinion publique, ce qui est d'urgence absolue, et ce que la Ville d'Alger demande avec énergie, c'est la prompte exécution de la voie de pénétration « d'Alger à Laghouat et au M'Zab », avec les prolongements ultérieurs que l'extension naturelle de notre domination vers le Sud devra un jour nécessiter ;

» 3° Le véritable intérêt national est de développer l'importance maritime et commerciale du port d'Alger, directement relié à la France, situé au centre de nos possessions du Nord de l'Afrique et qui, heureusement, est en voie de devenir un des principaux ports de la Méditerranée.

» Il serait dangereux pour la puissance française, d'arrêter le développement de cet instrument économique de premier ordre, en le privant de toute pénétration vers le Sud, au profit de ports concurrents qui, déjà, ont été très largement avantagés et mis depuis longtemps en rapport avec les régions Sahariennes qui devaient naturellement s'y rattacher ;

» 4° La ligne de Biskra à Tougourt, exécutée sur des bases modestes, donnerait, il est vrai, entière satisfaction à des intérêts d'ordre local, tandis que le prolongement, ou plus exactement, un *détour* de Tougourt vers Ouargla, menacerait directement le commerce et l'avenir d'Alger ;

» 5° La Ville d'Alger, dans ces conditions, en profitant de l'occasion qui lui est fournie de donner son avis, appelle l'attention des pouvoirs publics et insiste, avec la plus grande énergie, pour que la situation défavorable faite jusqu'à présent au port d'Alger prenne fin, et pour que le plus grand port de nos possessions du Nord de l'Afrique, situé en face du plus grand port du Sud de la France, soit immédiatement pourvu d'une de ces voies de pénétration, qui ont été déjà si libéralement accordées aux principaux autres ports algériens.

» Elle estime qu'avant de poursuivre, en plein Sahara, des prolongements dont l'utilité n'est pas encore complètement démontrée, il importe de mettre le département d'Alger à la même hauteur que ses voisins, et de construire rapidement la grande artère centrale et française par excellence, qui doit s'avancer au Sud d'Alger, par Laghouat et le M'Zab ;

» 6° La Ville d'Alger ne peut donc se rallier à la déclaration d'utilité publique et par conséquent d'*utilité générale* du prolongement de Biskra à Ouargla, qui a pour but principal, aux termes mêmes de la notice jointe au projet présenté, de détourner au profit de la région constantinoise, tout le commerce du Sud du département d'Alger.

Ces conclusions sont adoptées à l'unanimité des membres présents.

Enquête à Ghardaïa

» A Ghardaïa, l'enquête est restée sans résultat. Aucun dire n'a été couché sur le registre et il est intéressant de rapprocher ce silence d'apparence approbative de la vive opposition faite au M'Zab et à Ouargla l'an dernier, lors du voyage de M. le Gouverneur général, au projet de rattachement du poste de Ouargla et de ses annexes à la province de Constantine.

» Depuis la clôture de l'enquête un certain nombre de dires ont été adressés à la Commission soit par l'intermédiaire de son président, soit par les soins de M. le Général commandant la division ou de M. le Préfet d'Alger. Ils sont au nombre de 18.

Enquête officieuse à Ouargla

» Les dix premiers ont été recueillis au cours d'une

enquête sans caractère officiel ouverte à Ouargla par le chef de poste. Ils manifestent le désir, exprimé par les officiers de la garnison et les notables indigènes de la région, de voir exécuter le chemin de fer de Biskra à Ouargla et comme conséquence de voir rattacher ce poste à la province de Constantine. La rigidité et l'uniformité toute administrative de ces dires indiquent suffisamment sous l'empire de quelles préoccupations ils ont été rédigés. Il convient au surplus de remarquer d'une part qu'il n'existe pas de djemaâ ibadite officiellement reconnue à Ouargla et que certains membres y mentionnés sont comptés dans les autres djemaâ ; d'autre part : que la principale tribu arabe de Ouargla, celle des Chambas Guebala, qui domine toute la région, a manifesté, par son silence à l'enquête, une indépendance que les autres groupes indigènes ne paraissent pas avoir su conserver. Ngoussa et Sidi-Khouiled ont gardé le même silence. Les dires recueillis à Ouargla, ainsi que l'indique clairement M. le général Swiney, dans sa dépêche du 11 mars 1893, adressée au président de la Commission d'enquête « ne paraissent pas, à cet » officier général, faire partie du dossier proprement » dit de l'enquête ouverte du 8 janvier au 8 février. »

Dires des Mozabites d'Alger et de Miliana

» Il n'ont donc qu'un caractère anecdotique et curieux, comme les dires adressés de Constantine, formulés dans le même sens par des Mozabites d'Alger et de Miliana, individualités sans mandat, sans surface et sur lesquels M. le Président de la djemaâ de Mellika (M'Zab) membre de la Commission, a fourni des renseignements précis et de nature a enlever toute portée sérieuse à l'opinion qu'ils manifestent.

Nous passons rapidement sur le dire de M. Desmarets qui est favorable sous diverses réserves d'ordre technique, sur le dire de la commune d'Hussein-Dey, qui n'émet pas d'avis sur le projet enquêté et se borne à réclamer énergiquement une artère de relation vers Alger, sur les quatre dires défavorables, identiques ou analogues à celui du Conseil municipal d'Alger, formulés par les Maires et Conseils municipaux de Blida, de Bordj-Ménaïel, de Palestro et de Lodi.

Résumé des dires déposés à l'enquête

» On peut ainsi résumer les 33 dires réguliers de l'enquête : Deux seulement sont entièrement favorables, quatre le sont aussi mais sous des réserves importantes, 22 subordonnent expressément tout avis favorable à la condition formelle de la construction simultanée d'une artère de relation avec Alger. Cinq, dont celui de la ville d'Alger, sont nettement défavorables. En un mot, sur les 33 dires déposés dans le délai légal, il n'y en a que deux qui demandent la déclaration d'utilité publique sur les bases proposées, tous les autres, au nombre de 31, critiquent plus ou moins ou repoussent le projet de chemin de fer présenté.

Résumé des dires déposés après l'enquête

» Quant aux dires déposés après la clôture de l'enquête, si l'on en excepte les dires de Ouargla et les dires des Mozabites d'Alger et de Miliana entièrement favorables mais dont l'origine et la forme ont fait naître des doutes dans l'esprit de la Commission, il n'en reste que 6 à retenir. Un est favorable sous diverses réserves, un autre n'émet pas son avis mais réclame une artère de relation, enfin quatre sont nettement défavorables.

» Consultée légalement par M. le Général commandant la division, la Chambre de commerce d'Alger a répondu par un avis défavorable. Elle fait remarquer que la ligne projetée, traversant un pays stérile et désert n'aura point de trafic assuré. Elle appelle l'attention des pouvoirs publics sur une question à son avis beaucoup plus importante, celle de la réforme des tarifs exorbitants du réseau algérien déjà existant. Avant d'entreprendre de nouvelles lignes dans le Sahara, il conviendrait d'améliorer et de développer ce qui existe, notamment en construisant la voie de pénétration d'Alger à Laghouat, désirée depuis si longtemps et indispensable au commerce algérien.

» Le Conseil général d'Alger s'est aussi préoccupé de la ligne enquêtée et a décidé dans sa session extraordinaire, séance du 18 février dernier, de déposer à l'enquête, en s'adressant directement à la Commission un dire identique à celui déjà déposé et adopté par le Conseil municipal d'Alger.

» De cet ensemble d'avis, l'opinion du plus grand

nombre des intéressés, dans le département d'Alger, se dégage avec précision. Ils réclament avec énergie la construction de la voie ferrée d'Alger à Laghouat, d'une utilité départementale et nationale indiscutable. Il voient avec inquiétude l'ouverture d'une voie ferrée qui menacerait le commerce du Sud du département et ses rapports avec Alger. Si quelques-uns vont jusqu'à ne pas s'opposer à la création d'une voie ferrée nouvelle, ils subordonnent expressément leurs acquiescement à la création d'une artère de relation ou à la construction d'une ligne parallèle sauvegardant les intérêts légitimes de l'agriculture, du commerce et de l'industrie du département central, dont le port principal est la capitale politique et économique de l'Afrique française du Nord.

» A l'occasion de l'enquête sur laquelle elle est consultée, il est donc indispensable que la Commission manifeste l'intérêt national et supérieur qui s'attache à la voie de pénétration d'Alger à Laghouat et au M'zab. Elle a le devoir de résumer, dans son avis, tous les renseignements utiles qu'elle a pu recueillir et particulièrement ceux qu'elle doit à l'obligeance de MM. les Ingénieurs en chef qui ont assisté à ses travaux.

Infériorité du département d'Alger

» Les départements d'Oran et de Constantine possèdent depuis longtemps leur ligne de pénétration vers le Sud qui sont les lignes d'Arzew à Aïn-Sefra et de Constantine à Biskra. Le département d'Alger, seul n'en a point, puisque celle d'Alger à Berrouaghia n'atteint pas la limite du Tell. Voici du reste, les longueurs comparatives des réseaux de chemins de fer d'Etat existant dans les trois départements : Constantine possède 1,303 kilomètres en exploitation, Oran en a 1,144. et Alger n'a pu en obtenir jusqu'à présent que 521 kilomètres. Cette infériorité du département central où l'élément français est cependant le plus nombreux, et devrait être le plus actif, est inquiétante pour tous ceux qui ont le souci des intérêts nationaux en Algérie.

Utilité stratégique du chemin de fer de Laghouat

» Cependant la construction d'une voie ferrée entre Berrouaghia et Laghouat s'impose aussi bien au point de vue commercial qu'au point de vue stratégique.

» A ce dernier point de vue, les postes militaires de Djelfa et de Laghouat sont les plus importants de l'immense région ouverte, qui s'étend de Biskra à Figuig. La garnison que l'Etat y entretient en permanence, est la plus considérable du Sud, et s'élève à 2,500 hommes.

» A 70 kilomètres à l'ouest de la ligne d'Alger à Laghouat, se trouve la trouée de Taguin, qui a toujours servi de débouché, vers le Tell, à tous les mouvements insurrectionnels arrivant du Sud. C'est ce point qui était autrefois le centre des opérations d'Abd-el-Kader ; c'est là qu'il a subi le désastre qui a mis fin à ses entreprises militaires. A la plus petite menace d'incursion des tribus sahariennes on s'empresse d'y expédier une colonne mobile.

» Les nomades du Sud d'Alger, à la tête desquels on trouve toujours la confédération remuante et batailleuse des Oulad Naïl, ont pour base d'opération le Djebel-Amour, etpour points d'appui les Ksour populeux qu'il renferme, parmi lesquels on peut citer : Zenina, Aflou, Sidi-Bouzid, El-Haouita, El-Maya, Tadjerouna, Tadjemout, Aïn Madhi.

» En 1883, à raison de l'importance stratégique de Laghouat et de son rôle militaire de premier ordre à l'entrée du Sahara algérien, on a jugé indispensable, pour renforcer son action défensive et offensive, d'occuper le M'zab, à 200 kilomètres au Sud, afin de mettre l'Administration militaire plus à même de surveiller et de combattre les menées des dissidents de l'Ouest et des insoumis des Oasis du Sahara central.

» Les différents généraux qui se sont succédés à la tête de la Division d'Alger, ont toujours insisté sur l'importance stratégique et commerciale d'une voie ferrée de pénétration vers Laghouat.

Utilité commerciale du chemin de fer de Laghouat

» Quoiqu'il n'y ait encore aucune colonisation européenne proprement dite dans la région élevée qui s'étend de Boghari à Laghouat, les intérêts à desservir y sont cependant considérables.

» Sans compter les communes de Boghar et de Boghari, la population, indigène en majeure partie, dépasse 100,000 habitants entre Boghar et Laghouat. Le Mzab et ses annexes comptent près de 40,000 habitants.

Actuellement il n'y a ni bonne route ni voie ferrée pour desservir cette immense région parcourue par les grandes migrations des nomades du pays et des départements voisins. Leurs troupeaux descendent chaque hiver des plateaux du Sersou et vont jusqu'au Mzab. Ils reviennent ensuite, par le même trajet, et séjournent pendant l'été entre Boghar et Teniet-el-Haâd.

» Il y a là un mouvement de 4 à 5 millions de têtes de bétail. Il correspond à une exportation annuelle, par le port d'Alger, de plus de 300,000 moutons qui y sont amenés à pied, par étape, perdant ainsi un dixième de leur nombre et beaucoup plus de leur qualité.

» Ce sera là un important élément de trafic pour la voie ferrée entre Laghouat et Boghari.

» Des travaux sérieusement étudiés par les hommes compétents avaient établi qu'on pouvait espérer, pour les diverses sections de cette voie ferrée, les recettes kilométriques suivantes :

De Blida à Médéa.....	12.000 fr.
De Médéa à Berrouaghia.....	7.500
De Berrouaghia à Boghari.....	5.500
De Boghari à Djelfa.....	2.800
De Djelfa à Laghouat.....	2.100

» Les faits ont démontré l'exactitude de ces calculs, car le seul tronçon de Blida à Lodi, dans les six mois qui ont suivi son ouverture, a eu une recette qui correspond à une moyenne kilométrique annuelle de 7,500 francs.

» En tenant compte de l'augmentation du trafic, qui doit être la conséquence de l'ouverture d'un chemin de fer, à l'aide des règles adoptées par M. l'ingénieur en chef Godard, du contrôle, à la suite d'une longue étude par lui faite sur les chemins de fer algériens en 1876, on arrive au résultat suivant, pour les recettes kilométriques probables dans la moyenne des 15 premières années :

	Distance kilométrique.	Recette kilométrique.
De Blida à Médéa.....	49 k.	26.000 fr.
De Médéa à Berrouaghia..	35	15.500
De Berrouaghia à Boghari.	44	13.400
De Boghari à Djelfa.....	164	6.800
De Djelfa à Laghouat....	120	6.000

» La conclusion à tirer de ces deux évaluations c'est

que, dès les premières années, les recettes kilométriques doivent couvrir les frais d'exploitation que le service des Ponts et Chaussées a évalué pour la section de Boghari à Laghouat, d'une exploitation facile, à $2.000 + \frac{R.}{3}$

» Vous remarquerez en passant que l'avant-projet d'une ligne de Biskra à Ouargla qui vous est soumis, est loin de fonder ses évaluations de trafic sur des prévisions aussi favorables.

Urgence économique de la ligne d'Alger à Laghouat

» Mais un fait économique d'une grande portée, rend indispensable à bref délai, l'achèvement du chemin de fer de Laghouat et du Mzab. Ce fait a motivé l'intervention du Conseil général d'Alger, l'émotion de la Ville et de la Chambre de Commerce d'Alger.

» Il s'agit d'une modification des intérêts généraux et d'une double déviation des courants commerciaux qui se meuvent à peu près parallèlement entre le Sud et le Nord de l'Algérie.

Alors que dans le département d'Alger, aucune voie ferrée n'atteint les limites du Tell, n'aborde les Hauts-Plateaux, proprement dit, les départements d'Oran et de Constantine ont, à ce point de vue, une avance extraordinaire.

» Vous savez que le Tell, c'est-à-dire le versant méditerranéen de l'Algérie, vit de ses propres ressources agricoles, qu'il exporte directement à l'extérieur. La région des Hauts-Plateaux qui succède au Tell, vers le Sud, est en grande partie couverte d'alfa, sauf dans le département de Constantine, où la culture des céréales y occupe d'immenses espaces. Ensuite vient le désert, la région saharienne proprement dite, dont la ligne de faîte va directement de Laghouat à El-Goléa.

» Tandis que les parties basses du désert, situées à l'est, entre Biskra et Tougourt, et à l'ouest entre Figuig et l'Oued Messaoura, sont livrées, surtout par zones circonscrites et déterminées naturellement ou artificiellement, à la culture du palmier-dattier, la région centrale, relativement élevée par rapport aux autres (altitude de 500 à 800 mètres) reste plus particulièrement réservée aux grands pâturages.

» C'est la cause déterminante de cette migration

annuelle d'immenses troupeaux entre le Sahara et le Tell, par la ligne de faîte d'Alger au M'zab, qui n'a aucune correspondance dans les provinces d'Oran et de Constantine.

» Les chemins de fer de pénétration qui pourront être prolongés dans le désert, à l'Est et à l'Ouest, soit de Biskra à Ouargla, soit d'Aïn-Sefra à Djenien-Bou-Rezk, n'auront guère à échanger que des dattes contre les quelques tonnes de céréales qu'ils transporteront.

» Celui de la ligne de faîte d'Alger à Laghouat et au M'zab aura le même trafic ; de plus, il servira à faciliter les pérégrinations annuelles, l'élevage et l'exportation des moutons ; il développera le commerce des laines. A l'importation, il transportera tous les articles et les céréales dont ont besoin les agglomérations de nomades transhumants dans ces contrées ainsi que les sédentaires du Djebel-Amour et du Mzab. Ces céréales sont ordinairement fournies avec abondance par le Tell, du département d'Alger, et notamment par le Tittery, ou vallée de l'Oued-el-Hakoun, dont la fertilité connue déjà des Romains, est proverbiale aujourd'hui chez les Arabes.

» Chacune des trois grandes voies ferrées de pénétration vers le Sud peut avoir son rôle spécial à jouer. Mais l'avance très considérable qu'on a laissé prendre, à ce point de vue, aux départements Est et Ouest, occasionne, en ce moment, sur la ligne de faîte centrale, une révolution économique dont les conséquences morales et matérielles, sont de la plus haute gravité.

» Dans le département d'Oran, la région des Hauts-Plateaux est abordée par les chemins de fer de Mostaganem à Tiaret, et d'Oran à Ras-el-Ma ; cette même région est *traversée* presque jusqu'au désert par le chemin de fer d'Arzew à Saïda et Aïn-Sefra, que l'on va encore prolonger jusqu'à Djénien-Bou-Resk et peut-être jusqu'à Igli.

» Dans le département de Constantine, la région des Hauts-Plateaux est desservie *dans toute sa longueur* par des lignes qui passent par Bordj-Bou-Areridj, Sétif, Batna, Aïn-Beïda et Tébessa ; le désert est atteint par la ligne de Batna à Biskra.

» Tandis au contraire que toute la région des Hauts-Plateaux s'étendant de Tiaret à Bordj-Bou-Areridj, par Teniet-el-Haâd, Boghar, Aumale et Bou-Sâada,

sur une longueur de 300 kilomètres, reste absolument privée de tout débouché vers la mer.

» Qu'arrive-t-il alors ? C'est que les nomades quoique ramenant leurs troupeaux du Mzab dans le Tell du département d'Alger, ont intérêt à exporter leurs laines et leurs moutons par Tiaret à l'Ouest et à acheter leurs grains à l'Est, à Biskra ou sur les plateaux qui s'étendent de Bordj-Bou-Areridj à Batna par Sétif.

» Cet état de choses entraîne la conséquence suivante : le Tell du département d'Alger, en vertu de droits ou d'habitudes séculaires, continuera à supporter, s'il ne se révolte contre cet usage devenu une charge sans compensation, le tribut très lourd du pacage des moutons sahariens pendant l'été ; par contre toutes les transactions commerciales correspondantes en moutons, laine et céréales, se feront tout naturellement par les voies ferrées des département d'Oran et de Constantine, au détriment du port d'Alger et de toute la région comprise entre Laghouat et Alger.

» M. Warot, président de la Chambre de commerce d'Alger, vous a au surplus informé que cette assemblée, dans ses séances du 30 janvier et du 6 février dernier, a, sur l'avis conforme de MM. les Ingénieurs du Service Maritime, donné son assentiment et offert à l'Etat de prêter son concours à un vaste programme de travaux maritimes ; ces travaux comportent des améliorations considérables dans le port d'Alger ainsi que l'extension de ce port dans les eaux de l'Agha pour y ménager la création d'un bassin en eau calme, capable de donner satisfaction à tous les besoins de la navigation commerciale du département. — Cet ensemble de travaux s'élèvera, pour l'amélioration du port : 1° à la somme de 2 millions, en y comprenant les travaux actuellement en cours ; 2° à celle de 20 millions, pour la création du port Sud. La Chambre de Commerce, en consentant ces sacrifices, qui devront être supportés par le commerce de la circonscription, a eu certainement en vue le développement des opérations commerciales devant résulter d'une augmentation de trafic dont le prolongement de la ligne de Berrouaghia vers Laghouat jusqu'au M'Zab constitue l'un des facteurs les plus sérieux.

» Voilà le véritable motif de l'opposition intéressée que rencontrent, de la part de nos voisins, toutes nos combinaisons, même les plus modestes, pour l'achèvement de notre ligne de pénétration naturelle.

» Cet état de choses légitime aussi les inquiétudes du département d'Alger en présence du prolongement d'une ligne qui ne peut lui être que nuisible s'il n'est doté à son tour d'un chemin de fer équivalent vers le Sud. Au point de vue purement Algérien, le département central est donc en droit de demander une compensation immédiate sans laquelle le préjudice qu'on va lui causer ne serait pas tolérable.

Transsaharien

» Mais ce n'est pas seulement au point de vue algérien que l'enquête est intéressante, c'est aussi au point de vue des projets en présence pour la traversée du Sahara et la pénétration du Soudan, où notre activité commerciale cherche des produits et espère trouver des débouchés destinés à remplacer ceux qu'elle a pu perdre. La Société d'Etudes qui demande à exécuter le chemin de fer de Biskra à Ouargla, annonce par son titre et vous a fait déclarer par la bouche de son représentant, M. Fock, que vous avez à vous prononcer sur l'*amorce du Transsaharien*.

» Nul plus que moi n'est favorable à cette idée grandiose, et ne serait désireux de voir notre colonie algérienne en relations suivies avec l'Afrique centrale, voir même avec l'extrême Sud Africain. Il serait à souhaiter que l'ouverture de cette grande artère de communications rapides, permit bientôt la mise en œuvre, pour l'industrie et l'activité européenne, de ce qu'il y a d'utilisables dans le désert et surtout dans la zône équatoriale, très peuplée et très riche en produits de toutes natures. Si l'ouverture du chemin de fer de Biskra à Ouargla devait assurer ce résultat, nous applaudirions tous à sa prompte exécution.

» Des recherches patientes et des renseignements précis semblent indiquer que rien n'est plus facile que de faire passer une voie ferrée d'El-Goléa ou d'Igli au Touat et de là vers le lac Tchad ou vers le coude du Niger. Rien ne prouve, au contraire, que Ouargla puisse servir de point de départ raisonnable à un Transsaharien qui se jetterait par la Sebkha d'Amadghor, entre les deux massifs montagneux des Touareg du Nord. Si l'on s'en rapporte aux documents officiels publiés par le Gouvernement général de l'Algérie et par le ministère des Travaux Publics, les dernières communica-

tions émanant directement du colonel Flatters et de l'ingénieur Beringer, établissent que ces courageux et infortunés explorateurs n'avaient pas trouvé le passage qu'ils cherchaient et qu'ils avaient cru entrevoir quelques jours auparavant. Les documents plein d'espoir dont les auteurs du projet enquêté se sont emparés dans leurs publications sont naturellement antérieurs à la déception, dont la preuve est écrite dans le journal provisoire de route du colonel du 7 au 19 janvier 1881, dans sa lettre à Mme Flatters, adressée à la même époque, dans la lettre de M. Beringer, écrite le 29 janvier 1881, de Rhedir de la dune, au sud d'Amguid, à M. Fournié, Directeur de la construction des Chemins de fer au Ministère des Travaux Publics.

» L'impression du colonel Flatters ne peut pas être mieux résumée que dans cette phrase concluante et à retenir : « C'est ce chien de pays qui n'est pas abordable par le bout où nous voulions aller. » Cette phrase se trouve dans la sixième lettre du Colonel à Mme Flatters et on peut la lire, avec les autres pièces citées, dans l'ouvrage publié par le Ministère des travaux publics et intitulé : *Documents relatifs à la mission dirigée au Sud de l'Algérie, par le lieutenant-colonel Flatters*. Paris, 1884. Imprimerie Nationale.

» Depuis l'échec de la mission Flatters, aucune reconnaissance n'a été dirigée dans la même direction. M. Foureau n'est allé qu'à Ghadamès et l'explorateur Méry, agent de la Société d'Études, vient de refaire, sans grande utilité, la première reconnaissance de Flatters, jusqu'au lac Menkhoug, dans la direction de Ghat, c'est-à-dire complètement en dehors de la ligne à étudier.

» Il n'est donc pas possible, en l'état de la question, d'émettre une opinion quelconque sur la possibilité d'une voie ferrée transsaharienne de Ouargla à l'Aïr et au Tchad, par l'est du Hoggar. En s'en tenant du reste, aux explorations connues et aux renseignements recueillis, l'opinion ne pourrait être que défavorable et la construction de l'amorce d'un tracé, qui ne peut être raisonnablement adopté, serait certainement prématurée.

» La Commission d'Enquête ne pourrait, à ce propos, qu'exprimer le désir que notre avancement régulier dans le Sud et notre reconnaissance de toutes les direc-

tions faciles soient méthodiquement poursuivis par le Gouvernement général et l'Administration militaire. Sous la protection des corps spéciaux et avec l'appui des postes nouveaux qu'il est question de créer, MM. les ingénieurs pourront être chargés de missions spéciales à l'effet d'étudier les passages : 1° d'El-Goléa au Gourara, au Touat et au Tidekelt par l'Oued-Méguiden et le plateau de Tademaït ; 2° d'Igli aux mêmes régions par la vallée de l'Oued-Messaoura ; 3° de Ouargla au Tidekelt par ou près El-Goléa ou Hassi-Inifel. Puis sur ces bases solides, la question de la traversée du Sahara par l'ouest ou par l'est du massif du Hoggar pourra être reprise utilement.

» Ce qui, pour le moment, présente le plus haut caractère d'urgence, c'est la construction des voies ferrées de pénétration algériennes, et surtout de celle de Laghouat et du Mzab. La force des choses la conduira ensuite à El-Goléa et au Touat, car elle est la base la plus solide et la plus centrale comme aussi le moyen d'action le plus énergique pour assurer notre domination du Sahara algérien et notre marche en avant. Cette ligne peut seule servir de point d'appui inattaquable à notre expansion naturelle aujourd'hui menacée par les intrigues étrangères qui enserrent et ferment notre Sud en suscitant de continuelles difficultés et de perpétuelles alertes sur nos frontières.

CONCLUSIONS

» Votre Commission avait enfin à se préoccuper des éléments matériels de l'avant-projet enquêté au triple point de vue de la combinaison sur laquelle il repose, des conditions techniques de son exécution, des tarifs et du trafic à prévoir.

» Sur le premier point, il paraît indispensable que les pouvoir publics tiennent la main à ce que la concession territoriale projetée ne porte pas atteinte aux droits séculaires des indigènes de la région. Il importe de procéder avec prudence pour ne pas soulever les méfiances de toutes les populations du Grand Désert que nous cherchons à placer sous notre influence directe et paternelle.

» Sur le second point, notre attention a été attirée par le choix de la voie étroite de $1^{m},055$ qui bien que regrettable peut être pour un futur transsaharien, est

certainement justifiée pour des chemins de fer à faible trafic et s'explique par un raccordement futur et désirable entre toutes les lignes de pénétrations dont le plus grand nombre sont dotées de ce type de voie.

» Sur le troisième point les observations échangées au sein de la Commission d'enquête sont de nature à faire supposer que, même avec des tarifs plus réduits, le trafic entre Biskra et Touggourt sera peu considérable et qu'il sera presque nul entre Touggourt et Ouargla. Cet aghalik n'exporte guère de dattes que vers le Mzab et ses nomades s'associent en grande partie aux migrations annuelles qui remontent vers le Tell, où ils vendent moutons et laine, en échange des céréales qu'ils emportent.

Faible utilité de la section de Biskra-Touggourt
Inutilité du prolongement sur Ouargla

» Au point de vue commercial algérien, l'utilité de la ligne de Biskra à Touggourt est donc bien faible. Elle est nulle pour le prolongement de Touggourt à Ouargla.

» Il nous reste à vous dire, Messieurs, que si votre sous-Commission et son Rapporteur ont consacré tant d'heures à l'examen des résolutions dont le rapport est l'expression, c'est qu'il leur a semblé que la matière soumise par M. le Général commandant la division d'Alger était d'une haute importance pour les intérêts que vous avez l'honneur de représenter. C'est pourquoi nous avons voulu marquer, dans un avis qui devait préparer le vôtre, l'empreinte vraie et réfléchie de votre opinion sur une voie ferrée nouvelle dont la déclaration d'utilité publique est demandée.

» Nous vous proposons en conséquence d'émettre l'avis suivant :

» 1° La Commission d'enquête estime qu'on ne saurait trop encourager le développement naturel et parallèle vers le Sud, des lignes de pénétration des trois départements algériens ;

» 2° Elle émet donc un avis favorable à la déclaration d'utilité publique de la ligne enquêtée, mais en ce qui concerne seulement la section de Biskra à Touggourt, dont l'utilité locale lui a paru suffisamment démontrée ;

» 3° En retour de cet avis favorable, elle demande la concession définitive immédiate de la section de chemin de fer de Berrouaghia à Boghari, déjà concédée éventuellement à la Compagnie de l'Ouest Algérien ;

» 4° Elle insiste énergiquement auprès des pouvoirs publics pour le prompt achèvement de la voie ferrée jusqu'à Laghouat et au Mzab ;

» 5° Elle demande également que les travaux de construction de la route nationale n° 1, dans la section de Boghari à Laghouat continuent à être exécutés dans les mêmes conditions et le plus rapidement possible ;

» 6° Elle fait remarquer que le Mzab, Ouargla, El-Goléa, Hassi-Inifel et les autres postes à créer dans cette direction, doivent être naturellement desservis par la voie ferrée ayant Alger comme tête de ligne. A côté des départements de Constantine et d'Oran qui sont largement pourvus, celui d'Alger n'a qu'un instrument rudimentaire. Il est du devoir du gouvernement français de mettre fin à une aussi injuste répartition des voies de communications rapides entre les trois grandes divisions territoriales de l'Algérie.

» 7° Mais la Commission entend formuler les réserves les plus expresses en ce qui concerne la section de Touggourt à Ouargla qui pénètre dans le Sud du département d'Alger. Elle ne peut raisonnablement donner un avis favorable à l'établissement de cette section désertique.

» 8° Si en effet, la ligne enquêtée est purement algérienne, il serait inique de dépouiller Alger et son port, du commerce et du ravitaillement de la région saharienne qui s'y rattache naturellement.

» 9° Si, au contraire, le chemin de fer projeté est, comme on l'a déclaré publiquement, *l'amorce* du transaharien, il est dangereux d'engager indirectement la question par un commencement précipité d'exécution, avant qu'un débat public et impartialement posé, ait déterminé la meilleure direction générale dans le Sahara et vers le Soudan.

» 10° La Commission d'enquête proteste énergiquement contre toute combinaison transaharienne qui ne se rattacherait pas directement et principalement à Alger, capitale de nos possessions du Nord de l'Afri-

que, centre maritime dont le mouvement grandit tous les jours, port qui est déjà un des plus fréquentés de la Méditerranée et qui est placé au cœur de l'agglomération française la plus importante de la Colonie. »

Le Rapporteur,

Signé : E. Broussais.

Ce Rapport a été adopté par la Commission d'Enquête dans sa séance du 20 mars 1893.

Alger. — Imp. L. REMORDET et Cie, rue de la Casbah, 4.

3 0112 061935356